Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 27.

(Nr. 10366.) Gesetz, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Baue von Kleinbahnen. Vom 20. Mai 1902.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen rc.

verordnen unter Zustimmung beider Häuser des Landtags Unserer Monarchie, was folgt:

§. 1.

Die Staatsregierung wird — zu II zugleich unter Genehmigung der beigedruckten Verträge und zwar:

Anlage 1. a) des Vertrags mit dem Kreise Ostrowo über den Uebergang der Nebenbahn von Ostrowo nach Skalmierzyce auf den Preußischen Staat vom 15./17. Dezember 1901,

Anlage 2. b) des Staatsvertrags zwischen Preußen und Sachsen-Altenburg, betreffend die im Sachsen-Altenburgischen Staatsgebiete belegene Theilstrecke des Eisenberg-Crossener Eisenbahnunternehmens vom 20. Januar 1900,

Anlage 3a. Anlage 3b. c) des Vertrags, betreffend den Uebergang des Eisenberg-Crossener Eisenbahnunternehmens auf den Preußischen Staat vom 10./26. März 1900 und des Nachtrags hierzu vom 12. Juli/11. Oktober 1901,

Anlage 4. d) des Staatsvertrags zwischen Preußen, Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen und Sachsen-Altenburg wegen Herstellung verschiedener Eisenbahnen und wegen Erwerbs der Feldabahn durch Preußen vom 23. April 1901 —

ermächtigt:

Ausgegeben zu Berlin den 30. Juni 1902.

I. zur Herstellung von Eisenbahnen und zur Beschaffung der für dieselben erforderlichen Betriebsmittel und zwar:

a) zum Baue einer Haupteisenbahn:

von Oppeln (Groschowitz) nach Brockau die Summe von 19 917 000 Mark — Pf.,

b) zum Baue von Nebeneisenbahnen:

		Mark	Pf.
1.	von Bischdorf nach Wormditt die Summe von .	5 556 000	—
2.	von Morroschin nach Mewe die Summe von. . .	964 000	—
3.	von Czersk nach Laskowitz die Summe von. . . .	4 200 000	—
4.	von Schrimm nach Jarotschin die Summe von.	3 182 000	—
5.	von Züllichau nach Wollstein die Summe von .	2 948 000	—
6.	von Polnisch-Neukirch nach Bauerwitz die Summe von.	2 300 000	—
7.	von Reisicht nach Goldberg i. Schl. die Summe von	2 305 000	—
8.	von Labes nach Regenwalde die Summe von . .	2 420 000	—
9.	von Cammin i. Pom. nach Treptow a. R. die Summe von.	3 221 000	—
10.	von Petershain nach Hoyerswerda mit Abzweigung nach Spremberg die Summe von	4 080 000	—
11.	von Eisenberg i. Sachsen-Altenburg nach Porstendorf die Summe von.	2 995 000	—
12.	a) von Gerstungen nach Dankmarshausen die Summe von.	1 720 000	—
	b) von Dankmarshausen nach Vacha die Summe von	2 258 000	—
	c) von Vacha nach Hünfeld mit Abzweigung nach Geisa die Summe von	6 133 000	—
13.	von Tennstedt nach Straußfurt die Summe von	772 000	—
14.	von Hersfeld nach Treysa die Summe von. . . .	5 685 000	—
15.	von Rothemühle nach Freudenberg i. Westf. die Summe von.	1 880 000	—
16.	von Wiehl über Waldbröl nach Morsbach die Summe von.	3 733 000	—
17.	von Ochtrup nach Rheine die Summe von	1 998 000	—
18.	von Pronsfeld nach Neuerburg mit Abzweigung nach Waxweiler die Summe von.	6 556 000	—

c) zur Beschaffung von Betriebsmitteln

die Summe von. . . . . 6 972 000 = — =

zusammen . . . . 91 795 000 Mark — Pf.;

Uebertrag .... 91 795 000 Mark — Pf.

II. zum Erwerbe des Eigenthums nach Maßgabe der oben genannten Verträge:

1. der Nebeneisenbahn von Ostrowo nach Skalmierzyce die Summe von ...... 1 104 187 Mark 80 Pf.,
2. des Eisenberg-Crossener Eisenbahnunternehmens die Summe von ...... 622 067 = 50 =
3. der schmalspurigen Nebenbahnen von Salzungen nach Vacha und von Dorndorf nach Kaltennordheim (Feldabahn) die Summe von .... 1 374 074 = 65 =

zusammen .... 3 100 329 = 95 =,

III. zu nachstehenden Bauausführungen:

1. für den Ausbau der Nebenbahnstrecke Krotoschin—Ostrowo—Skalmierzyce zu einer Hauptbahn, Erweiterung des Bahnhofs Skalmierzyce bis zur Grenze und Erweiterung des Bahnhofs Oels die Summe von .... 3 100 000 Mark — Pf.,
2. für den Ausbau der Nebenbahnstrecke Lissa i. Pos.—Krotoschin zu einer Hauptbahn die Summe von . 4 110 000 = — =
3. für den Ausbau der Nebenbahnstrecke Bentschen—Lissa i. Pos. zu einer Hauptbahn die Summe von . 1 100 000 = — =

zusammen ... 8 310 000 = — =;

IV. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahnen:

1. von Friedrichsdorf nach Friedberg i. Hessen die Summe von .... 450 000 Mark — Pf.,

Seite ... 450 000 Mark — Pf. 103 205 329 Mark 95 Pf.

Uebertrag	450 000 Mark — Pf.	103 205 329 Mark 95 Pf.
2. von Kreuzau nach Heimbach die Summe von ..	377 000 = — =	
3. von Petersdorf nach Ober-Polaun (Grünthal) die Summe von	2 640 000 = — =	
4. von Kirchberg i. Hunsrück nach Hermeskeil die Summe von	815 000 = — =	
5. von Lage nach Bielefeld die Summe von	237 000 = — =	
6. von Querfurt nach Vitzenburg die Summe von ..	562 000 = — =	
zusammen		5 081 000 = — = ;

V. zur Förderung des Baues von Kleinbahnen die Summe von .... 20 000 000 = — =

insgesammt .... 128 286 329 Mark 95 Pf.

zu verwenden.

Ueber die Verwendung des Fonds zu V wird dem Landtag alljährlich Rechenschaft abgelegt werden.

Mit der Ausführung der unter Nr. I lit. b aufgeführten Eisenbahnen ist erst dann vorzugehen, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

A. Der gesammte zum Baue der Eisenbahnen und deren Nebenanlagen nach Maßgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten oder im Enteignungsverfahren festzustellenden Entwürfe erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung in dem Umfang, in welchem derselbe nach den landesgesetzlichen Bestimmungen der Enteignung unterworfen ist, unentgeltlich und lastenfrei — der dauernd erforderliche zum Eigenthume, der vorübergehend erforderliche zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses — zu überweisen, oder die Erstattung der sämmtlichen staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder Enteignung aufzuwendenden Kosten, einschließlich aller Nebenentschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachtheile, in rechtsgültiger Form zu übernehmen und sicher zu stellen.

Vorstehende Verpflichtung erstreckt sich insbesondere auch auf die unentgeltliche und lastenfreie Hergabe des für die Ausführung derjenigen Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, deren Herstellung dem Eisenbahnunternehmer im öffentlichen Interesse oder im Interesse des benachbarten Grundeigenthums auf Grund landesgesetzlicher Bestimmungen obliegt oder auferlegt wird.

Zu den Grunderwerbskosten für die Eisenbahn von Pronsfeld nach Neuerburg mit Abzweigung nach Waxweiler (lfd. Nr. 18) innerhalb des Kreises Prüm soll staatsseitig ein Zuschuß von 280 000 Mark gewährt werden.

Von der Forderung der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens (lit. A Abs. 1 und 2) ist — soweit die neuen Eisenbahnlinien auf Preußischem Gebiet auszuführen sind — Abstand zu nehmen, wenn von den Betheiligten in den mit ihnen wegen Ausführung der Linien abzuschließenden Verträgen die Leistung einer unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Pauschsumme in der nachstehend für die einzelnen Bahnen angegebenen Höhe übernommen wird, und zwar:

bei Nr. 1	(Bischdorf–Wormditt) von	1 443 000	Mark,
„ „ 2	(Morroschin–Mewe) von	98 000	„
„ „ 3	(Czersk–Laskowitz) von	206 000	„
„ „ 4	(Schrimm–Jarotschin) von	204 000	„
„ „ 5	(Züllichau–Wollstein) von	275 000	„
„ „ 6	(Polnisch-Neukirch–Bauerwitz) von ..	225 000	„
„ „ 7	(Reisicht–Goldberg i. Schl.) von	379 000	„
„ „ 8	(Labes–Regenwalde) von...........	165 000	„
„ „ 9	(Cammin i. Pom.–Treptow a. R.) von	232 000	„
„ „ 10	(Petershain–Hoyerswerda mit Abzweigung nach Spremberg) von	360 000	„
„ „ 12b	(Dankmarshausen–Vacha) von	159 500	„
„ „ 12c	(Vacha–Hünfeld mit Abzweigung nach Geisa) von	174 000	„
„ „ 13	(Tennstedt–Straußfurt) von	141 000	„
„ „ 14	(Hersfeld–Treysa) von.............	831 000	„
„ „ 15	(Rothemühle–Freudenberg i. Westf.) von	175 000	„
„ „ 16	(Wiehl–Waldbröl–Morsbach) von ...	390 000	„
„ „ 17	(Ochtrup–Rheine) von.............	489 000	„
„ „ 18	(Pronsfeld–Neuerburg mit Abzweigung nach Waxweiler) von	445 000	„ .

Bei Bemessung der Pauschsumme zu Nr. 18 (Pronsfeld–Neuerburg mit Abzweigung nach Waxweiler) ist der unter A Abs. 3 genannte Staatszuschuß bereits berücksichtigt.

Für den Fall, daß als Betheiligte im Sinne des vorhergehenden Absatzes (4) ausschließlich Gemeindeverbände in Betracht kommen, ist die Bedingung der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens (lit. A Abs. 1 und 2) bereits dann als erfüllt anzusehen, wenn jeder der Gemeindeverbände sich verpflichtet, entweder den innerhalb seines Bezirkes erforderlichen Grund und Boden nach Maßgabe der Bestimmungen im Abs. 1 und 2 unentgeltlich bereitzustellen, oder aber nach Maßgabe des Abs. 4 diejenige Summe zu zahlen, die der Minister der öffentlichen Arbeiten nach Abschluß der ausführlichen Vorarbeiten als auf den einzelnen Gemeindeverband entfallenden Theilbetrag der Pauschsumme festsetzen wird.

B. Die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege ist, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, seitens der daran betheiligten

Interessenten unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebs der Eisenbahnen zu gestatten.

C. Für die unter Nr. 11 und 12 benannten, zum Theil in außerpreußischem Staatsgebiete belegenen Eisenbahnen von Eisenberg nach Porstendorf, von Gerstungen nach Dankmarshausen, von Dankmarshausen nach Vacha und von Vacha nach Hünfeld mit Abzweigung nach Geisa muß außerdem von den Betheiligten für die außerhalb Preußens belegenen Theilstrecken die Verpflichtung zur Leistung eines unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Baukostenzuschusses von 600 000 Mark in rechtsverbindlicher Form übernommen werden.

§. 2.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, zur Deckung der zu den im §. 1 unter I bis IV vorgesehenen Ausführungen und Beschaffungen erforderlichen Mittel von .... 108 286 329 Mark 95 Pf.
den Baukostenzuschuß der Betheiligten gemäß §. 1 C im Betrage von .... 600 000 » — »
zu verwenden.

Für den alsdann noch zu deckenden Restbetrag von höchstens .... 107 686 329 Mark 95 Pf., desgleichen zur Deckung der für die Förderung des Baues von Kleinbahnen erforderlichen Mittel von 20 000 000 Mark sind Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

Wird von den Betheiligten von der ihnen im §. 1 unter A Abs. 4 und 5 eingeräumten Befugniß, statt der unentgeltlichen Bereitstellung des Grund und Bodens die Zahlung einer Pauschsumme zu wählen, Gebrauch gemacht, so erhöht sich die von der Staatsregierung nach §. 1 Nr. 1b für den Bau der betreffenden Eisenbahn zu verwendende Summe sowie die Gesammtsumme des §. 1 um die im §. 1 unter A Abs. 4 bei den einzelnen Linien angegebenen Beträge beziehungsweise um die nach Abs. 5 von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzten Theilbeträge dergestalt, daß die von den Betheiligten hiernach zu zahlenden Pauschsummen beziehungsweise Theilbeträge einer Pauschsumme den vorstehenden Deckungsmitteln hinzutreten.

§. 3.

Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuße, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Kursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§. 2), bestimmt der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869, betreffend die Konsolidation Preußischer Staatsanleihen, (Gesetz-Samml. S. 1197) und des Gesetzes vom 8. März 1897, betreffend die Tilgung von Staatsschulden, (Gesetz-Samml S. 43) zur Anwendung.

§. 4.

Jede Verfügung der Staatsregierung über die im §. 1 unter Nr. I bis III bezeichneten Eisenbahnen und Eisenbahntheile durch Veräußerung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtags.

Diese Bestimmung bezieht sich nicht auf die beweglichen Bestandtheile und Zubehörungen dieser Eisenbahnen und Eisenbahntheile und auf die unbeweglichen insoweit nicht, als sie nach der Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten für den Betrieb der betreffenden Eisenbahn entbehrlich sind.

§. 5.

Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Neues Palais, den 20. Mai 1902.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. v. Bülow. v. Thielen. Schönstedt. v. Goßler. Gr. v. Posadowsky.
v. Tirpitz. Studt. Frhr. v. Rheinbaben. v. Podbielski. Möller.

Anlage 1.

Vertrag

über

den Uebergang der Nebenbahn Ostrowo—Skalmierzyce auf den Preußischen Staat.

Vom 15./17. Dezember 1901.

Zwischen der Königlich Preußischen Staatsregierung, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion in Posen, und dem Kreise Ostrowo, vertreten durch den Kreisausschuß, ist unter Vorbehalt der verfassungsmäßigen Genehmigung folgender Vertrag abgeschlossen worden:

§. 1.

Der Kreis Ostrowo tritt an den Preußischen Staat die Nebenbahn Ostrowo-Skalmierzyce mit allen dem Bahnunternehmen gewidmeten Vermögenswerthen zu vollem Eigenthum ab.

Es gehen also auf den Preußischen Staat über:

1. der Bahnkörper und die übrigen Grundstücke, welche dauernd, unmittelbar oder mittelbar, dem Bahnunternehmen gewidmet sind, mit den darauf errichteten Baulichkeiten, insbesondere auch die sämmtlichen Dispositionsgrundstücke und Wohngebäude der Beamten und Arbeiter sowie die für das Bahnunternehmen dauernd eingeräumten Rechte an fremden Grundstücken,
2. die von dem Bahnunternehmer angelegten, zum Betrieb und Verwaltung der Bahn erforderlichen Fonds (der Erneuerungs- und Reservefonds),
3. die dem Kreise Ostrowo gehörigen beweglichen körperlichen Sachen, welche zur Herstellung, Erhaltung oder Erneuerung der Bahn oder der Bahngebäude oder zum Betriebe des Bahnunternehmens dienen.

§. 2.

Als Kaufpreis für die Abtretung dieser Rechte zahlt der Staat an den Kreis die Summe von 1 104 187 Mark 80 Pf. zuzüglich der bis zum Tage der Uebergabe der Bahn an den Staat im Einverständnisse mit diesem etwa weiter noch aufzuwendenden Anlagekosten.

Die Zahlung des Kaufpreises hat am Tage der Uebergabe zu erfolgen, anderenfalls ist von diesem Tage ab der Kaufpreis mit 4 vom Hundert zu verzinsen.

§. 3.

Die Uebergabe der Bahn erfolgt am 1. April 1902, sofern bis dahin die verfassungsmäßige Genehmigung dieses Vertrags erfolgt ist, anderenfalls am 1. des auf die Ertheilung der Genehmigung folgenden Monats. Die Bahn soll jedoch jedenfalls bereits vom 1. April 1902 ab für Rechnung des Preußischen Staates verwaltet werden, so daß also die Einkünfte des Kreises aus dem Bahnbetriebe schon von diesem Tage ab dem Staate zufallen. Demgegenüber wird der Kaufpreis vom 1. April 1902 ab bis zum Tage der Uebergabe mit $3^1/_2$ vom Hundert verzinst und dem Kreise vom Staat außerdem für jeden Monat, während dessen der Betrieb für Rechnung des Staates geführt wird, eine Vergütung von 1 500 Mark gezahlt.

Der Kreis, welcher in der Zwischenzeit die Eisenbahn weiter betreiben läßt, ist verpflichtet, in allen wichtigeren Entscheidungen die vorherige Zustimmung der Königlichen Eisenbahndirektion in Posen einzuholen.

§. 4.

Der Preußische Staat tritt in die von dem Kreise Ostrowo für das Bahnunternehmen abgeschlossenen Grunderwerbsverträge ein, die dem Kreise in diesen Verträgen eingeräumten Rechte gehen auf den Preußischen Staat über, während er andererseits die Erfüllung der nach diesen Verträgen dem Kreise Ostrowo obliegenden Verpflichtungen übernimmt.

§. 5.

Der Staat verpflichtet sich, das gesammte Beamten- und Dienstpersonal der Nebenbahn Ostrowo—Skalmierzyce mit dem Uebergange des Unternehmens auf den Preußischen Staat in den Dienst der Königlichen Verwaltung in der Weise zu übernehmen, daß er die mit jenem Personal zur Zeit des Uebergangs bestehenden Dienstverträge an Stelle des Kreises zu erfüllen hat, sofern die betreffenden Personen mit dieser Aenderung einverstanden sind.

§. 6.

Der Kreis Ostrowo verpflichtet sich, die Ostrowo—Skalmierzycer Eisenbahn alsbald gemäß §. 8 des Gesetzes, betreffend das Pfandrecht an Privateisenbahnen u. s. w., vom 19. August 1895 (Gesetz-Samml. S. 499) in das Bahngrundbuch eintragen zu lassen.

§. 7.

Der zwischen dem Kreise Ostrowo und dem Königlich Preußischen Staat wegen Einführung der Nebenbahn Ostrowo—Skalmierzyce in den Staatsbahnhof Ostrowo und wegen der gemeinschaftlichen Benutzung dieses Bahnhofs geschlossene Vertrag vom $\frac{\text{28. Februar}}{\text{3. April}}$ 1896 erlischt mit dem 1. April 1902.

§. 8.

Seitens der Königlich Preußischen Staatsregierung wird die Genehmigung der Landesvertretung sobald als thunlich herbeigeführt werden.

Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn zu demselben die landesherrliche Genehmigung nicht bis zum 1. April 1903 erlangt worden ist.

§. 9.

Die Kosten dieses Vertrags einschließlich der nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen zu entrichtenden Stempelsteuer übernimmt der Preußische Staat.

So geschehen

Posen, den 17. Dezember 1901.

(Siegel)

Königliche Eisenbahndirektion.

Roepell.

I 4512 P

Ostrowo, den 15. Dezember 1901.

Für den Kreis Ostrowo legitimirt durch den Beschluß des Kreistags vom 10. Dezember 1901, bestätigt vom Bezirksausschusse zu Posen am 13. Dezember 1901 J.-Nr. 9023/01 B. A.

Der Kreisausschuß des Kreises Ostrowo.

(Siegel) Frhr. v. Schele. Goldhein.

Ressel.

Anlage 2.

Staatsvertrag

zwischen

Preußen und Sachsen-Altenburg, betreffend die im Sachsen-Altenburgischen Staatsgebiete belegene Theilstrecke des Eisenberg-Crossener Eisenbahnunternehmens.

Vom 20. Januar 1900.

Unter der Voraussetzung, daß mit der Eisenberg-Crossener Eisenbahngesellschaft wegen des Uebergangs ihres Unternehmens auf den Preußischen Staat eine Verständigung herbeigeführt werden wird, haben zum Zwecke der hierdurch erforderlich werdenden anderweiten Regelung der Verhältnisse der auf Herzoglich Sächsischem Staatsgebiete liegenden Theilstrecke zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Finanzrath Friedrich Lehmann,
Allerhöchstihren Geheimen Ober-Baurath Balduin Wiesner,
Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Hugo Teßmar;

Seine Hoheit der Herzog von Sachsen-Altenburg:

Höchstihren Geheimen Staatsrath Friedrich Arthur v. Borries,

von welchen Bevollmächtigten, unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratifikation, folgender Vertrag abgeschlossen ist.

Artikel I.

Die Herzoglich Sachsen-Altenburgische Regierung erklärt Sich unter dem im Artikel VII a. E. vermerkten Vorbehalt damit einverstanden, daß das Eisenberg-Crossener Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe des zwischen der Preußischen Staatsregierung und der vorgenannten Eisenbahngesellschaft abzuschließenden Verstaatlichungsvertrags auf den Preußischen Staat übergeht.

Artikel II.

Die Herzoglich Sachsen-Altenburgische Regierung überträgt von dem Tage ab, an welchem der Vorstand der im Artikel I genannten Eisenbahngesellschaft die Verwaltung ihres Unternehmens an die von der Königlich Preußischen Regierung zu bezeichnende Königliche Behörde übergiebt, auf den Preußischen Staat das Ihr nach dem wegen Anlage einer Eisenbahn von Eisenberg nach dem Bahnhofe Crossen zwischen Preußen und Sachsen-Altenburg abgeschlossenen Staatsvertrage vom 28. Juli 1879, dem Statute dieser Eisenbahngesellschaft sowie der der letzteren ertheilten Konzession zustehende Aufsichtsrecht.

Artikel III.

Die Landeshoheit über die im Herzoglich Sachsen-Altenburgischen Gebiete belegene Strecke der im Artikel I genannten Eisenbahn bleibt der Herzoglich Sachsen-Altenburgischen Regierung vorbehalten und soll hinfort unter Beobachtung der nachstehenden Bestimmungen ausgeübt werden:

1. Die allgemeine Landespolizei und die Rechtspflege in Bezug auf alle Vorgänge auf dem Bahnkörper verbleiben den Herzoglich Sachsen-Altenburgischen Staatsbehörden.
2. Die Handhabung der Bahnpolizei auf der im Herzogthume Sachsen-Altenburg belegenen Eisenbahnstrecke erfolgt durch die Königlich Preußischen Eisenbahnbehörden und Beamten, welche auf Vorschlag der Königlich Preußischen Betriebsverwaltung von den zuständigen Herzoglichen Behörden in Pflicht zu nehmen sind.
3. Die Handhabung der allgemeinen Sicherheitspolizei liegt hinsichtlich der im Herzogthume Sachsen-Altenburg belegenen Eisenbahnstrecke den betreffenden Herzoglich Sachsen-Altenburgischen Organen ob. Dieselben werden den Bahnpolizeibeamten auf deren Ansuchen bereitwillig Unterstützung leisten.
4. Zu den staatlichen Steuern und Abgaben einschließlich der Grundsteuern sowie zu den Kommunalabgaben wird die Eisenberg-Crossener Eisenbahn innerhalb des Herzoglich Sächsischen Gebiets nach den jeweilig im Herzogthume Sachsen-Altenburg geltenden gesetzlichen Bestimmungen herangezogen werden.
5. Auf die Tarifbildung, auf die Art und Weise der Beförderung sowie auf die Feststellung des Fahrplans für die im Artikel I genannte Eisenbahn steht der Herzoglich Sachsen-Altenburgischen Regierung eine Einwirkung nicht zu; jedoch soll die Aufstellung von Bahnhofsprojekten und die Aenderung des Personenzugfahrplans nur nach vorgängigem Benehmen mit der Herzoglichen Regierung erfolgen, damit den Wünschen derselben die thunlichste Berücksichtigung nicht versagt werde. Es sollen übrigens in den Tarifen für die Bahn keine höheren Einheitssätze in

Anwendung kommen, als in den allgemeinen Tarifen und den allgemeinen Ausnahmetarifen für die Bahnstrecken des angrenzenden Preußischen Eisenbahndirektionsbezirkes.

6. Für die Einziehung von Stationen (einschließlich von Haltestellen und Haltepunkten), für die Neueinrichtung solcher innerhalb des Herzoglich Sachsen-Altenburgischen Gebiets sowie für die Einstellung des Betriebs auf der jetzt innerhalb des Herzogthums betriebenen Strecke der im Artikel I genannten Eisenbahn ist die Zustimmung der Herzoglich Sachsen-Altenburgischen Regierung erforderlich.

7. Ein Recht auf den Erwerb der in Sachsen-Altenburg belegenen Strecke der im Artikel I genannten Eisenbahn wird die Herzoglich Sachsen-Altenburgische Regierung nicht in Anspruch nehmen; dagegen bedarf ein Verkauf der gedachten Bahn, soweit sie auf Herzoglich Sachsen-Altenburgischem Gebiete liegt, an einen anderen Käufer als das Reich, ebenso die Uebertragung des Betriebs auf einen anderen Betriebsunternehmer, der Zustimmung der Herzoglich Sachsen-Altenburgischen Staatsregierung.

8. An der im Gebiete des Herzogthums Sachsen-Altenburg belegenen Strecke der im Artikel I genannten Eisenbahn sollen nur die Hoheitszeichen der Herzoglichen Regierung angebracht werden.

9. Der Herzoglich Sachsen-Altenburgischen Regierung bleibt vorbehalten, die Handhabung der ihr über die betreffende Bahnstrecke zustehenden Hoheitsrechte sowie die etwaigen Verhandlungen mit der Bahnverwaltung einer Behörde oder einem besonderen Kommissar zu übertragen.

   Diese Behörde beziehungsweise dieser Kommissar hat die Beziehungen der Herzoglichen Regierung zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten, die nicht zum direkten Einschreiten der zuständigen Polizei- oder Gerichtsbehörde geeignet sind.

   Die Eisenbahnverwaltung hat sich an diese Behörde oder an diesen Kommissar in allen zu deren Zuständigkeit gehörenden Angelegenheiten zu wenden.

Artikel IV.

Die Königlich Preußische Regierung wird bei der Verwaltung der im Artikel I genannten Eisenbahn die Verkehrs- und volkswirthschaftlichen Interessen des Herzogthums Sachsen-Altenburg in gleichem Maße berücksichtigen, wie die entsprechenden Interessen der Preußischen Landestheile. Sie wird weder im Personen- noch im Güterverkehre zwischen den beiderseitigen Unterthanen hinsichtlich der Zeit der Abfertigung oder hinsichtlich der Beförderungspreise einen Unterschied machen.

Preußische Staatsangehörige, welche in dem Herzoglich Sachsen-Altenburgischen Gebiete stationirt sind, erleiden dadurch keine Aenderung ihres Staats-

angehörigkeitsverhältnisses. Die Beamten der im Herzogthume Sachsen-Altenburg belegenen Eisenbahnstrecke sind rücksichtlich der Disziplin lediglich ihren Dienstvorgesetzten beziehungsweise den Aufsichtsorganen der Königlich Preußischen Staatsregierung, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Bei der Anstellung von Bahnwärtern, Weichenstellern und sonstigen dergleichen Unterbeamten innerhalb des Herzoglich Sachsen-Altenburgischen Staatsgebiets soll auf Angehörige des letzteren vorzugsweise Rücksicht genommen werden, falls geeignete Militäranwärter, unter welchen die Herzoglich Sächsischen Staatsangehörigen gleichfalls den Vorzug haben, zur Besetzung der bezeichneten Stellen nicht zu ermitteln sind.

Artikel V.

Die Königlich Preußische Regierung wird anderen Eisenbahnunternehmungen den Anschluß an die Bahn auf den innerhalb des Herzogthums Sachsen-Altenburg belegenen Stationen auf Verlangen der Herzoglichen Regierung nicht versagen. Ueber die hierbei etwa erforderlich erscheinenden besonderen Vereinbarungen werden die Hohen vertragschließenden Regierungen Sich in jedem einzelnen Falle verständigen.

Artikel VI.

Die Königlich Preußische Regierung wird bei der Verwaltung und dem Betriebe der im Artikel I genannten Eisenbahn den übrigen im Herzogthume Sachsen-Altenburg gelegenen Eisenbahnen unter Beachtung der allgemeinen Verkehrsinteressen jede billige Rücksicht und Förderung zu Theil werden lassen.

Artikel VII.

Für den Fall, daß die Eisenberg-Crossener Eisenbahn in das Eigenthum des Preußischen Staates übergeht, verpflichtet sich die Königlich Preußische Regierung unter der Voraussetzung der erforderlichen Verständigung mit der Großherzoglich Weimarischen Regierung eine Fortsetzung der Bahn in westlicher Richtung über Bürgel nach einem geeigneten Punkte der Saalbahn als Nebenbahn zu bauen und zu betreiben.

Sollte eine solche Verständigung nicht erzielt werden, so verpflichtet Sich die Königlich Preußische Regierung, unter der Voraussetzung der unentgeltlichen, lastenfreien Ueberweisung des erforderlichen Grund und Bodens, eine Fortsetzung der Eisenberg-Crossener Bahn in nördlicher Richtung nach einem noch zu verabredenden Punkte der Zeitz-Camburger Bahn als Nebenbahn zu bauen und zu betreiben.

Das im Artikel I erklärte Einverständniß der Herzoglich Sachsen-Altenburgischen Regierung mit dem Uebergange des Eisenberg-Crossener Eisenbahnunternehmens auf den Preußischen Staat bleibt davon abhängig, daß die Ausführung einer der in diesem Artikel erwähnten neuen Eisenbahnverbindungen gesichert ist.

Artikel VIII.

Die Herzoglich Sachsen-Altenburgische Regierung verpflichtet sich zur lastenfreien Hergabe des für den Weiterbau (Artikel VII) erforderlichen innerhalb des Herzogthums belegenen Grund und Bodens.

Hierüber hinaus werden von der Königlich Preußischen Regierung Ansprüche an die Herzoglich Sachsen-Altenburgische Regierung auf Betheiligung an den Kosten der Ausführung der fraglichen neuen Eisenbahnverbindung nicht gestellt werden.

Im Uebrigen sollen die Bedingungen für die Ausführung des auf Herzoglich Sachsen-Altenburgischem Gebiete zu erbauenden Theiles der neuen Nebenbahn durch einen besonderen Staatsvertrag festgesetzt werden.

Artikel IX.

Der Preußische Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

So geschehen zu Berlin, den 20. Januar 1900.

(Siegel.) Lehmann. (Siegel.) v. Borries.
" Wiesner.
" Teßmar.

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

Anlage 3a.

Vertrag,

betreffend

den Uebergang des Eisenberg-Crossener Eisenbahnunternehmens auf den Preußischen Staat.

Vom 10./26. März 1900.

Zwischen der Königlich Preußischen Staatsregierung, vertreten durch den Geheimen Ober-Baurath Wiesner und den Geheimen Regierungsrath Teßmar, als Kommissarien des Ministers der öffentlichen Arbeiten, und den Geheimen Ober-Finanzrath Lehmann, als Kommissar des Finanzministers einerseits und dem Vorstande der Eisenberg-Crossener Eisenbahngesellschaft andererseits ist unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Genehmigung sowie nach erfolgter Zustimmung der

Generalversammlung der Aktionäre der vorgenannten Eisenbahngesellschaft folgender Vertrag abgeschlossen worden.

§. 1.

Die Eisenberg-Crossener Eisenbahngesellschaft tritt an den Preußischen Staat ihr gesammtes bewegliches und unbewegliches Vermögen mit allen ihr zustehenden Rechten und obliegenden Verpflichtungen zu vollem Eigenthum ab. Es gehen daher außer den Bahnanlagen nebst Zubehör, den Dienstwohngebäuden und Dispositionsgrundstücken sämmtliche Fonds der Gesellschaft, die Materialienbestände sowie alle dem Eisenberg-Crossener Eisenbahnunternehmen zustehenden Rechte und Gerechtigkeiten ohne irgend welche Ausnahme auf den Preußischen Staat über.

§. 2.

Der für die Abtretung dieser Rechte (§. 1) vom Preußischen Staate zu zahlende baare Kaufpreis beträgt 480 000 Mark.

Außerdem übernimmt der Preußische Staat alle Schulden der Eisenberg-Crossener Eisenbahngesellschaft als Selbstschuldner.

§. 3.

Mit dem ersten des zweiten auf die Perfektion dieses Vertrags folgenden Monats erfolgt die Auflösung der Eisenberg-Crossener Eisenbahngesellschaft.

Die Liquidation wird für Rechnung des Preußischen Staates von der seitens des Königlich Preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten zu bezeichnenden Königlichen Behörde bewirkt.

§. 4.

Der Preußische Staat ist verpflichtet, von dem im §. 3 Abs. 1 bezeichneten Zeitpunkt an die Aktien der Eisenberg-Crossener Eisenbahngesellschaft nebst zugehörigen Erneuerungsscheinen und Gewinnantheilsscheinen gegen Gewährung des auf dieselben entfallenden Antheils an dem Kaufpreise einzulösen.

Darnach entfällt:

auf jede Stammaktie Lit. A über 500 Mark und auf jede Stammaktie Lit. B über 500 Mark ein Baarbetrag von 600 Mark nebst 4 Prozent Zinsen vom 1. April 1900 ab bis zum Tage der Zahlung.

Der Preußische Staat wird in Höhe der eingelösten Aktien Aktionär der Gesellschaft und übt als solcher nach Maßgabe seines Besitzes an Aktien das statutarische Stimmrecht aus.

Die Bekanntmachung über die Einlösung der Aktien erfolgt spätestens 14 Tage vor dem Beginne der Einlösung in den Gesellschaftsblättern. Dieselbe ist sechsmal in Zwischenräumen von wenigstens einem Monate zu wiederholen. Zu der Einlösung wird der Preußische Staat eine Frist von einem Jahre bewilligen.

Die nach Ablauf dieser Frist nicht abgehobenen Beträge werden mit der Maßgabe bei der gesetzlichen Hinterlegungsstelle eingezahlt, daß die Auszahlung nur gegen Rückgabe der Aktien oder auf Grund eines die Aktien für kraftlos erklärenden rechtskräftigen Ausschlußurtheils erfolgen darf.

§. 5.

Die Uebergabe des Kaufobjektes wird am Ersten des zweiten auf die Perfektion dieses Vertrags folgenden Monats bewirkt. Es soll jedoch bereits vom 1. April 1900 ab die Verwaltung des Eisenberg-Crossener Eisenbahnunternehmens für Rechnung des Preußischen Staates erfolgen, so daß also die Einkünfte der Bahn schon von diesem Tage ab dem Staate zufallen.

Die Eisenberg-Crossener Eisenbahngesellschaft, welche in der Zwischenzeit die Verwaltung im Interesse des Preußischen Staates in bisheriger Weise führen läßt, wird sich folgeweise in allen wichtigen Angelegenheiten der vorgängigen Zustimmung des Königlich Preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten versichern.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, alsbald nach der Perfektion dieses Vertrags das noch Erforderliche zur Uebertragung des Gesellschaftseigenthums an den Preußischen Staat zu veranlassen. Behufs der erforderlichen Uebertragung des Grundeigenthums auf denselben soll der Vorstand der Eisenberg-Crossener Eisenbahngesellschaft zur Abgabe der Auflassungserklärung beziehungsweise zur Eigenthumsübertragung ermächtigt sein.

§. 6.

In Bezug auf die Verwaltung des Unternehmens bis zum Zeitpunkte des Ueberganges desselben auf den Preußischen Staat verbleibt es bei den Bestimmungen des Statuts.

Der Aufsichtsrath hat das Interesse der Eisenberg-Crossener Eisenbahngesellschaft gegenüber dem Preußischen Staate, soweit es sich um die Erfüllung dieses Vertrags handelt, wahrzunehmen und gerichtlich und außergerichtlich zu vertreten.

§. 7.

Bei Uebernahme des Betriebs durch den Preußischen Staat wird die Preußische Regierung den Uebertritt der gegenwärtig beschäftigten Beamten auf deren Antrag in wohlwollende Erwägung ziehen.

Der Vorstandsbeamte und der Rendant erhalten an Stelle ihrer bisherigen Bezüge eine einmalige baare Abfindung, deren Höhe in einem besonderen mit denselben zu treffenden Abkommen festgestellt werden wird.

§. 8.

Seitens der Königlich Preußischen Staatsregierung wird die Genehmigung der Landesvertretung sobald als thunlich herbeigeführt werden.

Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn zu demselben die landesherrliche Genehmigung nicht bis zum 1. Juli 1901 erlangt worden ist.

§. 9.

Die Bestimmungen dieses Vertrags sollen nach dessen Perfektion für die Eisenberg-Crossener Eisenbahngesellschaft die Geltung statutarischer Bestimmungen haben, so daß also dieser Vertrag als Nachtrag zum Gesellschaftsstatut anzusehen ist.

Berlin, den 26. März 1900.

Lehmann. (L. S.) Wiesner. (L. S.) Teßmar. (L. S.)

Eisenberg, den 10. März 1900.

Der Vorstand der Eisenberg-Crossener Eisenbahngesellschaft.

(L. S.) Clauß.

Anlage 3b.

Nachtrag

zu

dem Vertrage vom 10./26. März 1900, betreffend den Uebergang des Eisenberg-Crossener Eisenbahnunternehmens auf den Preußischen Staat.

Vom 12. Juli / 11. Oktober 1901.

Zwischen der Königlich Preußischen Staatsregierung, vertreten durch den Geheimen Oberbaurath Wiesner und den Geheimen Ober-Regierungsrath Teßmar, als Kommissare des Ministers der öffentlichen Arbeiten, und den Geheimen Ober-Finanzrath Lehmann, als Kommissar des Finanzministers einerseits und dem Vorstande der Eisenberg-Crossener Eisenbahngesellschaft andererseits ist unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Genehmigung sowie nach erfolgter Zustimmung der Generalversammlung der Aktionäre der vorgenannten Eisenbahn-

gesellschaft folgender Nachtrag zu dem Vertrage vom 10./26. März 1900, betreffend den Uebergang des Eisenberg-Crossener Eisenbahnunternehmens auf den Preußischen Staat, abgeschlossen worden.

1. zu §. 4.

Der Abs. 2 des §. 4 des Vertrags wird, wie folgt, abgeändert:

Danach entfällt:

auf jede Stammaktie lit. A über 500 Mark
und auf jede Stammaktie lit. B über 500 Mark

ein Baarbetrag von 600 Mark nebst 4 Prozent Zinsen vom 1. April 1901 ab bis zum Tage der Zahlung. Falls der Erwerbsvertrag am 1. April 1902 noch nicht perfekt sein sollte, ist die Eisenberg-Crossener Eisenbahngesellschaft berechtigt, die den Aktionären auf den Kaufpreis zu gewährenden 4prozentigen Zinsen für die Zeit vom 1. April 1901 bis Ende März 1902 am 1. April 1902 aus den Mitteln der Gesellschaft vorweg zahlen zu lassen.

2. zu §. 5.

Der erste Absatz des §. 5 des Vertrags erhält folgende Fassung:

Die Uebergabe des Kaufobjekts wird am Ersten des zweiten auf die Perfektion dieses Vertrags folgenden Monats bewirkt. Es soll jedoch bereits vom 1. April 1901 ab die Verwaltung des Eisenberg-Crossener Eisenbahnunternehmens für Rechnung des Preußischen Staates erfolgen, so daß also die Einkünfte der Bahn schon von diesem Tage ab dem Staate zufallen.

3. zu §. 8.

Der Abs. 2 des §. 8 des Vertrags wird, wie folgt, abgeändert:

Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn zu demselben die landesherrliche Genehmigung nicht bis zum 1. Oktober 1902 erlangt worden ist.

Berlin, den 11. Oktober 1901.

Wiesner. Teßmar. Lehmann.

Eisenberg, den 12. Juli 1901

Der Vorstand der Eisenberg-Crossener Eisenbahngesellschaft.

(Siegel.) Claus.

Anlage 4.

Staatsvertrag

zwischen

Preußen, Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen und Sachsen-Altenburg wegen Herstellung verschiedener Eisenbahnen und wegen Erwerbes der Feldabahn durch Preußen.

Vom 23. April 1901.

Seine Majestät der König von Preußen, Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Sachsen, Seine Hoheit der Herzog von Sachsen-Meiningen und Seine Hoheit der Herzog von Sachsen-Altenburg haben zum Zwecke einer Vereinbarung über die Herstellung der Eisenbahnen von Eisenberg nach Porstendorf, von Gerstungen über Berka a. W., Vacha, Eiterfeld nach Hünfeld mit Abzweigung von Wenigentaft nach Geisa und von Gera nach Münchenbernsdorf, über den Erwerb der Linien Salzungen—Vacha und Dorndorf—Kaltennordheim (Feldabahn) und über den Ausbau der Linie Salzungen—Vacha zu einer vollspurigen Nebenbahn durch Preußen zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Unterstaatssekretär, Wirklichen Geheimen Rath Carl Fleck,
Allerhöchstihren Geheimen Ober-Finanzrath Friedrich Lehmann,
Allerhöchstihren Geheimen Ober-Baurath Balduin Wiesner,
Allerhöchstihren Geheimen Ober-Regierungsrath Hugo Teßmar,

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Sachsen:

Höchstihren Staatsrath Dr. Johannes Hunnius,
Höchstihren Geheimen Regierungsrath Dr. Karl Slevogt,

Seine Hoheit der Herzog von Sachsen-Meiningen:

Höchstihren Wirklichen Geheimen Rath Rudolf Ziller,
Höchstihren Staatsrath Karl Schaller,

Seine Hoheit der Herzog von Sachsen-Altenburg:

Höchstihren Geheimen Staatsrath Arthur von Borries,

welche unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratifikation nachstehenden Staatsvertrag abgeschlossen haben:

Artikel I.

Die Königlich Preußische Regierung verpflichtet Sich, sobald Sie die gesetzliche Ermächtigung hierzu erhalten haben wird,

A. für eigene Rechnung Eisenbahnen auszuführen:
   1. von Eisenberg nach Porstendorf,
   2. von Gerstungen über Berka a. W., Vacha, Eiterfeld nach Hünfeld mit Abzweigung von Wenigentaft nach Geisa;

B. die schmalspurigen Linien Salzungen–Vacha und Dorndorf–Kaltennordheim (Feldabahn) zu den Anlagekosten (Artikel II) zu erwerben und zu betreiben, sobald die Großherzoglich Sächsische Regierung in der Lage ist, über diese Linien pachtfrei zu verfügen;

C. die schmalspurige Strecke Salzungen–Vacha nach deren Erwerbung vollspurig auszubauen und mit der Strecke Vacha–Hünfeld in Verbindung zu bringen.

Die Großherzoglich Sächsische Regierung verpflichtet Sich dagegen, die Feldabahn unter den unter B gedachten Bedingungen abzutreten und der Königlich Preußischen Regierung den Betrieb dieser Bahn und den Bau und Betrieb der nach vorstehend C auszubauenden vollspurigen Bahn Salzungen–Vacha innerhalb Ihres Staatsgebiets zu gestatten. Ebenso wird die Herzoglich Sachsen-Meiningensche Regierung innerhalb Ihres Staatsgebietes den Betrieb der Feldabahn und den Bau und Betrieb der vollspurigen Bahn Salzungen–Vacha der Königlich Preußischen Regierung gestatten.

Die Großherzoglich Sächsische und die Herzoglich Sachsen-Altenburgische Regierung gestatten der Königlich Preußischen Regierung den Bau und Betrieb der vorstehend unter A gedachten Bahnen innerhalb Ihrer Staatsgebiete.

Artikel II.

Die Abtretung der Feldabahn umfaßt die Uebertragung des vollen Eigenthums an dem gesammten beweglichen und unbeweglichen Vermögen des Unternehmens mit allen der Großherzoglich Sächsischen Regierung in Bezug auf das Unternehmen zustehenden Rechten und Pflichten. Es sollen daher außer den Bahnanlagen nebst Zubehör, den Dienstwohngebäuden und Dispositionsgrundstücken sämmtliche Fonds des Unternehmens, die Materialbestände sowie alle dem Unternehmen zustehenden Rechte und Gerechtigkeiten ohne Ausnahme auf den Preußischen Staat übergehen.

Die von Preußen an Weimar zu erstattenden Anlagekosten der Feldabahn sind auf 1 103 897 Mark 65 Pf. festgesetzt. Daneben sind von Preußen dem Pächter der Feldabahn durch Vermittelung der Großherzoglich Sächsischen Regierung die gemäß §§. 21, 42, 43 des über die Feldabahn abgeschlossenen Pachtvertrags vom 16. März 1878 bei Auflösung desselben zu erstattenden Werthe, nämlich:

1. der vom Pächter beschafften und vorhandenen Betriebsmittel gemäß §. 42 des Vertrages,
2. der vom Pächter ausgeführten Hochbauten und Gleisanlagen gemäß §. 43 Abs. 1 des Vertrags zu erstatten. Erstattungen aus §. 43 Abs. 2 kommen nicht in Betracht.

Bevor die Großherzoglich Sächsische Regierung die Genehmigung zur Erhöhung dieser Werthe oder zu Maßregeln ertheilt, die geeignet sind, den Werth der Feldabahn und ihrer Erträge zu vermindern, wird Sie Sich mit der Königlich Preußischen Regierung verständigen.

Artikel III.

Die Feststellung der gesammten Bauentwürfe für die im Artikel I genannten Eisenbahnen soll ebenso, wie die Prüfung der anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfwagen, lediglich der Königlich Preußischen Regierung zustehen, welche indeß sowohl bezüglich der Führung der Bahn, wie bezüglich der Anlegung von Stationen etwaige besondere Wünsche der Landesregierungen thunlichst berücksichtigen will. Jedoch bleibt die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Bauentwürfe, soweit diese die Herstellung von Wegeübergängen, Brücken, Durchlässen, Flußkorrektionen, Vorfluthanlagen und Parallelwegen betreffen, nebst der baupolizeilichen Prüfung der Stationsanlagen jeder Regierung innerhalb Ihres Gebiets vorbehalten.

Sollte demnächst nach Inbetriebnahme der Bahnen in Folge eintretenden Bedürfnisses die Anlage neuer Wasserdurchlässe, Staats- oder Vizinalstraßen, welche die geplante Eisenbahn kreuzen, von den Landesregierungen angeordnet oder genehmigt werden, so wird zwar Preußischerseits gegen die Ausführung derartiger Anlagen keine Einsprache erhoben werden, die betreffenden Regierungen verpflichten Sich aber, dafür einzutreten, daß durch die neue Anlage weder der Betrieb der Eisenbahn gestört wird, noch auch daraus der Eisenbahnverwaltung ein anderer Kostenaufwand erwächst, als es für die etwa von der Eisenbahnverwaltung für nothwendig erachtete oder nach Artikel IV zu bewirkende Bewachung der neuen Uebergänge erforderlich wird.

Artikel IV.

Die Spurweite der vollspurigen Gleise soll 1,435 m im Lichten der Schienen betragen. Die Königlich Preußische Regierung ist berechtigt, diese Bahnen nach den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen

Deutschlands vom 5. Juli 1892 und den dazu ergangenen und etwa künftig noch ergehenden ergänzenden oder abändernden Bestimmungen herzustellen und demnächst zu betreiben.

Artikel V.

In Anerkennung der für die betreffenden Theile Ihres Staatsgebiets mit der Ausführung der im Artikel I genannten Eisenbahnen verknüpften Vortheile verpflichten sich:

A. die Großherzoglich Sächsische, die Herzoglich Sachsen-Meiningensche und die Herzoglich Sachsen-Altenburgische Regierung, Jede für Ihr Staatsgebiet
   1. den zum Bau der im Artikel I gedachten Bahnanlagen erforderlichen Grund und Boden der Königlich Preußischen Regierung unentgeltlich zur Verfügung zu stellen,
   2. die Mitbenutzung der Chausseen und sonstigen öffentlichen Wege unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebs der Bahnen zu gestatten;

B. die Großherzoglich Sächsische Regierung zu den Baukosten einen unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Zuschuß von 600 000 Mark, in Worten: „Sechshunderttausend Mark", an das Königreich Preußen zu gewähren.

Artikel VI.

Die im Artikel V unter A 1 übernommene Verpflichtung erstreckt sich auf das gesammte, zur Herstellung der Bahnen, einschließlich der Stationen und aller sonstigen Anlagen, sowie auf das für Seitenentnahmen, Parallelwege, Sicherheitsstreifen, Gewinnung von Baumaterialien, Lagerplätze, Aenderungen von Wegen oder Wasserläufen u. s. w. nach den genehmigten Bauplänen oder nach den Bestimmungen der Landespolizeibehörden erforderliche oder zum Schutze der benachbarten Grundstücke, zur Verhütung von Feuersgefahr u. s. w. für nothwendig erachtete, der Enteignung unterworfene Grundeigenthum mit Einschluß von Rechten und Gerechtigkeiten, soweit es nicht bereits im Eigenthume des Preußischen Staates steht. Die Ueberweisung des Grundeigenthums nebst Rechten und Gerechtigkeiten soll dergestalt unentgeltlich erfolgen, daß von der bauenden Eisenbahnverwaltung auch Kultur- und Inkonvenienzentschädigungen nicht zu tragen und die für den Bau der Bahnen erforderlichen Grundstücke frei von Pfandrechten, sowie frei von allen dinglichen Lasten, Abgaben und Gebühren, die dauernd erforderlichen in das Eigenthum, die vorübergehend erforderlichen für die Dauer des Bedürfnisses in die Benutzung des Preußischen Staates übergehen. Diesem fallen die Kosten der Vermessung und Versteinung des überwiesenen Geländes zur Last.

Die bauleitende Eisenbahnverwaltung wird nach Genehmigung des Bauplans und der bei der Bauausführung etwa erforderlich werdenden Ergänzungen

für jede Feldmark einen Planauszug vorlegen, welcher die zu überweisenden Grundstücke nach ihrer katastermäßigen oder sonst üblichen Bezeichnung und Größe, deren Eigenthümer nach Namen und Wohnort, ferner die landespolizeilich angeordneten Anlagen sowie, wo nur eine Belastung von Grundeigenthum in Frage steht, die Art und den Umfang dieser Belastung zu enthalten hat. Binnen drei Monaten nach Vorlage dieses Auszugs ist die Eisenbahnverwaltung in den Besitz der erforderlichen Grundstücke zu setzen. Ist innerhalb dieser Frist die Ueberweisung nicht erfolgt, so steht der Eisenbahnverwaltung die Befugniß zu, ohne Weiteres die gesetzliche Enteignung zu beantragen, zu welchem Zwecke die Großherzoglich Sächsische, die Herzoglich Sachsen-Meiningensche und die Herzoglich Sachsen-Altenburgische Regierung der Königlich Preußischen Regierung das Enteignungsrecht rechtzeitig ertheilen werden. Die Königlich Preußische Regierung wird dabei die Interessen der betheiligten Landesregierungen thunlichst wahrnehmen, insbesondere Vergleiche nicht ohne Deren Zustimmung abschließen. Der im Enteignungswege für den Grunderwerb u. s. w. erwachsende Aufwand einschließlich der Kosten des Verfahrens ist der Eisenbahnverwaltung alsdann zu ersetzen.

Den genannten Regierungen bleibt es freigestellt, wegen der Uebertragung dieser, sowie der im Artikel V unter A 2 und B übernommenen Verpflichtungen auf die von den Bahnlinien berührten Gemeinden u. s. w. mit letzteren Sich zu verständigen; Sie bleiben indeß auch für den Fall einer derartigen Uebertragung für die Erfüllung der Verpflichtungen Ihrerseits der Königlich Preußischen Regierung verhaftet.

Die Hohen vertragschließenden Regierungen sind darin einig, daß die Herstellung, Unterhaltung und Beleuchtung der Zufuhrwege zu den Stationen, soweit diese Wege außerhalb der Station liegen, nicht Sache der Eisenbahnverwaltung ist.

Von dem nach Artikel V B zu leistenden Baarzuschuß ist die eine Hälfte vier Wochen nach Beginn der Bauarbeiten, die andere Hälfte vier Wochen nachdem der Betrieb auf den beiden im Artikel I unter 1 und 2 genannten Linien ganz oder theilweise eröffnet worden ist, seitens der Großherzoglich Sächsischen Regierung an die Königlich Preußische Regierung zu zahlen.

Sollte die Königlich Preußische Regierung Sich demnächst zu einer Erweiterung der ursprünglichen Bahnanlagen durch Herstellung von Anschlußgleisen, Stationen oder zu ähnlichen Einrichtungen entschließen und insbesondere auch zur Anlage des zweiten Gleises schreiten, so werden die Landesregierungen zwecks Erwerbung des zur Ausführung dieser Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, auf welche sich die Verpflichtung im Artikel V (unter A) des Vertrags nicht bezieht, für Ihr Gebiet das Enteignungsrecht ertheilen, insoweit es nicht bereits nach den gesetzlichen Bestimmungen von selbst Anwendung findet und für die Ermittelung und Feststellung der Entschädigungen keine ungünstigeren Bestimmungen in Anwendung bringen lassen, als diejenigen, welche bei den Enteignungen zu Eisenbahnanlagen in den betreffenden Gebieten jeweilig Geltung haben. Für die

Verhandlungen, welche zur Uebertragung des Eigenthums oder zur Ueberlassung in die Benutzung an den Preußischen Staat in den bezeichneten Fällen erforderlich sind, namentlich auch für die Auflassung in den Grundbüchern, sind nur die Auslagen der Gerichte zu erstatten, und tritt im Uebrigen Freiheit von Stempel und Gerichtsgebühren ein. Dasselbe gilt für die Verhandlungen, welche zur Uebertragung des Eigenthums an der Feldabahn und den hierzu gehörigen Grundstücken erforderlich sind.

Artikel VII.

Die Genehmigung der Tarife, sowie die Feststellung und Abänderung der Fahrpläne erfolgt — unbeschadet der Zuständigkeit des Reichs — durch die Königlich Preußische Regierung unter thunlichster Berücksichtigung der Wünsche der Landesregierungen. Es sollen übrigens in den Tarifen für die betheiligten Strecken im Gebiete der gedachten Staaten keine höheren Einheitssätze in Anwendung kommen, als für die anschließenden Strecken auf Königlich Preußischem Staatsgebiete.

Artikel VIII.

Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der in die einzelnen Staatsgebiete entfallenden Bahnstrecken den betreffenden Landesregierungen vorbehalten. Auch sollen die an den Bahnen zu errichtenden Hoheitszeichen nur die der betreffenden Landesregierungen sein.

Den Landesregierungen bleibt vorbehalten, zur Handhabung Ihres Hoheitsrechts ständige Kommissare zu bestellen, welche die Beziehungen zur Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung in allen denjenigen Fällen zu vertreten haben, welche nicht zum direkten gerichtlichen und polizeilichen Einschreiten der Behörden geeignet sind.

Die Handhabung der Bahnpolizei erfolgt auch auf den im nicht Preußischen Gebiete belegenen Bahnstrecken durch die Königlich Preußischen Eisenbahnbehörden und Beamten, die auf Vorschlag der Königlich Preußischen Betriebsverwaltung von den zuständigen Behörden des betreffenden Staates in Pflicht zu nehmen sind. Die Handhabung der allgemeinen Sicherheitspolizei liegt hinsichtlich jener Strecken den betreffenden Organen der Landesregierung ob. Dieselben werden den Bahnpolizeibeamten auf deren Ansuchen bereitwillig Unterstützung leisten.

Artikel IX.

Preußische Staatsangehörige, welche in dem Großherzoglich Sächsischen, dem Herzoglich Sachsen-Meiningenschen oder dem Herzoglich Sachsen-Altenburgischen Gebiete stationirt sind, erleiden dadurch keine Aenderung ihrer Staatsangehörigkeit.

Die Beamten der Bahnen sind rücksichtlich der Disziplin lediglich ihren Dienstvorgesetzten bezw. den Aufsichtsorganen der Königlich Preußischen Staatsregierung, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Bei der Anstellung von Bahnwärtern, Weichenstellern und sonstigen dergl. Unterbeamten innerhalb der einzelnen Staatsgebiete soll auf Angehörige der letzteren vorzugsweise Rücksicht genommen werden, falls geeignete Militäranwärter, unter welchen die betreffenden Staatsangehörigen gleichfalls den Vorzug haben, zur Besetzung der bezeichneten Stellen nicht zu ermitteln sind.

Artikel X.

Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß des Baues oder Betriebs der Bahnen gegen die Eisenbahnverwaltung geltend gemacht werden möchten, sollen von den betreffenden Landesgerichten und — insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen — auch nach den betreffenden Landesgesetzen beurtheilt werden.

Artikel XI.

Die Großherzoglich Sächsische und die Herzoglich Sachsen-Meiningensche Regierung verpflichten Sich, von den im Artikel I A 2, B und C gedachten Eisenbahnen und dem zu denselben gehörigen Grund und Boden keinerlei Staatsabgaben von der Königlich Preußischen Regierung zu erheben. Dagegen wird die Bahn von Eisenberg nach Porstendorf zu den staatlichen Steuern und Abgaben, einschließlich der Grundsteuern, innerhalb der betheiligten Bundesstaaten nach den jeweilig dort geltenden gesetzlichen Bestimmungen herangezogen werden.

Auf die Gemeindebesteuerung der Bahnstrecken innerhalb des Großherzoglich Sächsischen und des Herzoglich Sachsen-Meiningenschen Staatsgebiets, insbesondere auf die Berechnung des gemeindesteuerpflichtigen Reineinkommens und dessen Vertheilung unter die betheiligten Gemeinden, finden vom 1. Januar des auf die Betriebseröffnung und, was die Feldabahn anlangt, des auf die Betriebsübernahme folgenden Jahres an die Bestimmungen des Preußischen Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 (Preußische Gesetz-Samml. S. 152) oder der künftighin etwa an dessen Stelle tretenden späteren Gesetze in der gleichen Weise Anwendung, als wenn die Bahn auf Königlich Preußischem Gebiete läge.

Die Zahlung erfolgt alljährlich bis zum 1. Juli für das vorausgegangene Kalenderjahr.

Bei Feststellung des Verhältnisses, nach welchem die von der Bahn berührten außerpreußischen Gemeinden gemäß der Bestimmungen des §. 47 Abs. 2 bezw. Abs. 1 unter b des Preußischen Kommunalsteuergesetzes an dem gemeindesteuerpflichtigen Einkommen der für Rechnung des Preußischen Staates verwalteten Eisenbahnen betheiligt werden, sollen nur diejenigen Ausgaben an Gehältern und Löhnen zu Grunde gelegt werden, welche aus dem Betriebe der Bahn erwachsen.

Eine weitere Besteuerung der Eisenbahnstrecken durch die Gemeinden oder andere korporative Verbände werden die betheiligten Regierungen nicht zulassen. Sofern dieser Vereinbarung zuwider solche Steuern oder Abgaben erhoben werden sollten, hat jede Regierung je für Ihr Gebiet die hierfür geleisteten Ausgaben der Königlich Preußischen Regierung zu erstatten.

Artikel XII.

Ein Recht auf den Erwerb der Bahnen werden die Landesregierungen, so lange die Bahnen im Eigenthum oder Betriebe des Preußischen Staates sich befinden, nicht in Anspruch nehmen. Sollte dagegen später Eigenthum und Betrieb an einen anderen Betriebsunternehmer abgetreten werden, so bleibt den Landesregierungen das Recht vorbehalten, die Bahnstrecken innerhalb Ihres Staatsgebiets nach Maßgabe des Preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 anzukaufen.

Artikel XIII.

Für den Fall der Abtretung des Preußischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preußischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrag erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

Artikel XIV.

Die Königlich Preußische Regierung verpflichtet Sich, unter Voraussetzung der Zustimmung der Fürstlich Reuß-Plauischen Regierung Jüngerer Linie zu Gera in Gemäßheit einer der beiden der Großherzoglich Sächsischen Staatsregierung mitgetheilten Entwürfe vom 17. und 18. April 1901 eine Nebeneisenbahn von Gera nach Münchenbernsdorf bei Gelegenheit der beabsichtigten Regelung der Bahnhofsverhältnisse in Gera zu bauen, wenn die Großherzoglich Sächsische Regierung den gesammten vom Bahnhofe Gera–Pforten an erforderlichen Grund und Boden, soweit er nicht bereits im Eigenthume des Preußischen Staates steht, unentgeltlich zur Verfügung stellt. Bezüglich der Führung der beiden zur Wahl gestellten Linien werden die Wünsche der Großherzoglich Sächsischen Regierung auf Abweichung von den vorgelegten Plänen nach Möglichkeit berücksichtigt werden. Im Uebrigen sollen die Bedingungen für die Ausführung dieser Nebenbahn durch einen besonderen Staatsvertrag festgesetzt werden, in welchem die Bestimmungen der Artikel III, IV, VI—XIII des gegenwärtigen Vertrags nebst Schlußprotokoll sinngemäß Anwendung finden sollen.

Artikel XV.

Die Großherzoglich Sächsische Staatsregierung wird innerhalb Ihres Staatsgebiets auch:

a) für eine Eisenbahn von Geisa nach Tann, wenn die Königlich Preußische Regierung sie binnen 30 Jahren (vom Tage der Betriebseröffnung auf der Linie Wenigentaft–Geisa ab) ausführen sollte,

b) für den vollspurigen Ausbau der Linie Dorndorf–Kaltennordheim, wenn dieser von der Großherzoglich Sächsischen Regierung gewünscht wird und die Königlich Preußische Regierung dazu bereit ist,

nach Maßgabe der Artikel V und VI den Grund und Boden unentgeltlich zur Verfügung stellen und die Mitbenutzung der Chausseen und sonstigen öffentlichen

Wege gestatten, auch die Bereitwilligkeit der Herzoglich Sachsen-Meiningenschen Regierung zu einer gleichen Leistung bezüglich Deren Staatsgebiets herbeiführen.

Artikel XVI.

Gegenwärtiger Vertrag soll Allerseits zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt werden, die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden soll in Berlin erfolgen.

Zur Beglaubigung dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen zu Jena, den 23. April 1901.

(Siegel) Fleck.
(Siegel) Lehmann.
(Siegel) Wiesner.
(Siegel) Teßmar.
(Siegel) Hunnius.
(Siegel) Dr. Slevogt.
(Siegel) Ziller.
(Siegel) Schaller.
(Siegel) v. Borries.

(Siegel) Dr. Hunnius.
(Siegel) Dr. Slevogt.

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

(Nr. 10367.) Gesetz, betreffend die Erweiterung des Hafens in Ruhrort. Vom 2. Juni 1902.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen 2c.

verordnen unter Zustimmung beider Häuser des Landtags der Monarchie, was folgt:

§. 1.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, zur Erweiterung des Ruhrorter Hafens 7 000 000 Mark nach Maßgabe des von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festzustellenden Bauplans zu verwenden.

§. 2.

Der Finanzminister wird ermächtigt, zur Deckung dieses Baukostenbetrags im Wege der Anleihe eine entsprechende Anzahl von Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuße, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchem Kurse die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen, bestimmt der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869, betreffend die Konsolidation Preußischer Staatsanleihen, (Gesetz-Samml. S. 1197) und des Gesetzes vom 8. März 1897, betreffend die Tilgung von Staatsschulden, (Gesetz-Samml. S. 43) zur Anwendung.

§. 3.

Die auf Grund des §. 1 verausgabten Baukosten sind aus den Einnahmen der Ruhrschifffahrts- und Ruhrhafenverwaltung zu Gunsten der allgemeinen Staatsfonds mit $3^1/_2$ vom Hundert zu verzinsen und mit 1 vom Hundert mit der Maßgabe zu tilgen, daß die auf die getilgten Baukostenbeträge entfallenden Zinsen gleichfalls zur Tilgung zu verwenden sind. Die Verzinsung läuft vom ersten des auf den Tag der Auszahlung der Baukostenbeträge folgenden Monats ab, während die Tilgung mit dem Jahre 1907 beginnt.

§. 4.

Die Ausführung dieses Gesetzes erfolgt hinsichtlich der Bestimmungen im §. 2 durch den Finanzminister, hinsichtlich der Vorschriften im §. 3 durch den Finanzminister und den Minister der öffentlichen Arbeiten und im Uebrigen durch den Minister der öffentlichen Arbeiten.

§. 5.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Verkündung in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Neues Palais, den 2. Juni 1902.

(L. S.) **Wilhelm.**

Gr. v. Bülow. v. Thielen. Schönstedt. v. Goßler. Gr. v. Posadowsky.
v. Tirpitz. Studt. Frhr. v. Rheinbaben. v. Podbielski.
Frhr. v. Hammerstein. Möller.

(Nr. 10368.) Verordnung, betreffend die Tagegelder und Reisekosten der Schutzmannschaft in Berlin, Charlottenburg, Rixdorf und Schöneberg. Vom 2. Juni 1902.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc.

verordnen auf Grund des §. 12 des Gesetzes vom 24. März 1873, betreffend die Tagegelder und Reisekosten der Staatsbeamten, (Gesetz-Samml. S. 122) beziehungsweise des Artikels I der Verordnung vom 15. April 1876 (Gesetz-Samml. S. 107), was folgt:

§. 1.

Offiziere und Mannschaften der Schutzmannschaft in Berlin, Charlottenburg, Rixdorf und Schöneberg erhalten bei Verrichtung von Dienstgeschäften in besonderem Auftrag außerhalb ihres dienstlichen Wohnortes in einer Entfernung von mehr als 2 Kilometer aber weniger als 8 Kilometer von der Grenze des Stadtbezirkes:

1. an Tagegeldern, wenn das Dienstgeschäft an einem Tage oder an zwei Tagen innerhalb 24 Stunden ausgeführt wird, die Hälfte der im §. 1 Abs. 1 des Gesetzes vom 24. März 1873/21. Juni 1897 (Gesetz-Samml. S. 122/193) bestimmten Sätze, wenn es aber längere Zeit in Anspruch nimmt, die vollen Sätze dieser Vorschrift;
2. an Fuhrkosten:
   a) zwischen den genannten Städten die fahrpreismäßigen Kosten der Benutzung der Straßenbahn oder der Eisenbahn, bei der Wahl anderer Beförderungsmittel aber, falls deren Nothwendigkeit und wirklich erfolgte Benutzung nachgewiesen wird, die wirklich aufgewandten Kosten;
   b) zwischen Berlin, Charlottenburg, Rixdorf oder Schöneberg und sonstigen Ortschaften diejenigen als wirklich verausgabt nachgewiesenen Kosten, welche durch die ihnen von der Dienstbehörde vorgeschriebene Art der Beförderung entstanden sind.

§. 2.

Offiziere und Mannschaften der Schutzmannschaft in Berlin, Charlottenburg, Rixdorf und Schöneberg erhalten, wenn sie außerhalb ihres dienstlichen Wohnortes bei einer der genannten Königlichen Polizeiverwaltungen unter vorübergehender Stationirung daselbst kommissarisch beschäftigt werden:

1. an Tagegeldern für die ersten 14 Tage die vollen, für die fernere Dauer des Kommissoriums aber zwei Drittel der im §. 1 Abs. 1 des Gesetzes vom 24. März 1873/21. Juni 1897 bestimmten Sätze,
2. an Fuhrkosten für die Hin- und Rückfahrt zum Antritte des Kommissoriums beziehungsweise zur Rückkehr von demselben, die in diesem Gesetze bestimmten Sätze.

§. 3.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Verkündigung in Kraft. Alle derselben entgegenstehenden Bestimmungen, insbesondere die Verordnungen vom 26. Oktober 1874 und vom 12. Juni 1876, werden hiermit aufgehoben. Soweit diese Verordnung nicht andere Bestimmungen enthält, finden die Vorschriften des Gesetzes vom 24. März 1873 nebst allen dazu ergangenen und etwa noch ergehenden Abänderungsgesetzen und Verordnungen Anwendung.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Neues Palais, den 2. Juni 1902.

(L. S.) Wilhelm.

Frhr. v. Rheinbaben. Frhr. v. Hammerstein.

Redigirt im Bureau des Staatsministeriums.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.